



Skatteministeriet

20. april 2021
J.nr. 2021 - 1524

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 251 af 22. januar 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Signe Munk (SF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Hvordan vil den tyske afgiftsstigning på diesel og benzin pr. 1. januar 2021 påvirke grænsehandelen opgjort i mængder, CO₂-effekt (opgjort på det danske klimaregnskab) samt provenu? Effekten bedes om muligt fordelt på erhvervskørsel og privat kørsel (dvs. momsbelagt).

Svar

Fra den 1. januar 2021 er der introduceret et nationalt CO₂-kvotesystem i Tyskland, der omfatter drivmidler og fyringsolie. CO₂-kvotesystemet skønnes at forøge omkostningerne (inkl. moms) til benzin og diesel i Tyskland i 2021 med hhv. ca. 48 øre pr. liter benzin og ca. 53 øre pr. liter diesel.¹

For store dieseldrøjetøjer (lastbiler og busser) er prisen uden moms mest relevant for grænsehandelen, da momsen kan fradrages for erhvervmæssig kørsel. Den tyske moms er 19 pct., og prisen på benzin og diesel skønnes således at stige med hhv. 40 og 45 øre pr. liter eksklusive moms i Tyskland i 2021 som følge af CO₂-kvotesystemet.

Det er prisforskellen på benzin og diesel mellem landene, der giver en økonomisk fordel ved at vælge at tanke brændstof i et land frem for et andet. Prisforskellen mellem ind- og udland vurderes derfor at være bestemmende for grænsehandlens omfang. Indførelsen af CO₂-kvotesystemet i Tyskland vil isoleret set gøre det mere fordelagtigt at tanke i Danmark i forhold til i Tyskland.

Ved prisstigninger i Tyskland forventes færre køretøjer at tanke benzin og diesel, inden de kører ind i Danmark fra Tyskland, ligesom flere køretøjer forventes at tanke op, inden de kører fra Danmark til Tyskland. I Skatteministeriets grænsehandelsrapporter er der udarbejdet et skøn for betydningen af afgifterne på benzin og diesel for den danske netto-grænsehandel. De tyske prisstigninger som følge af CO₂-kvotesystemet har imidlertid ikke lige så stor effekt på grænsehandelen som tilsvarende afgiftsstigninger i Danmark. Det skyldes en række forhold.

Det er kun ca. 70 pct. af de lastbiler, som kører ud af Danmark, der kører til eller igennem Tyskland. For personbiler og varevogne er det ca. 66 pct., der kører til Tyskland, når de kører ud af Danmark. Den tyske afgiftsförhöjelse påvirker som udgangspunkt ikke grænsehandelen for køretøjer, der kører fra Danmark til andre skandinaviske lande.

Dertil kommer, at de lastbiler, der kører fra Danmark til Tyskland, ikke nødvendigvis fylder diesel på tanken i Tyskland. Det skal ses i lyset af, at de fleste lastbiler kan køre 2.500-3.000 km pr. optankning. Derfor kan de køre igennem en række lande uden optankninger. Lastbiler, der kører til andre vesteuropæiske lande, vil ofte tanke på vejen i lavprislandene Luxemburg eller Østrig. Lastbiler, der kører gennem østeuropæiske lande, vil typisk tanke der, idet prisen på diesel generelt er lavere i Østeuropa. Nogle lastbiler har således mulighed for at tanke diesel i en række andre europæiske lande, og dieselpriisen i Tyskland

¹ Disse skøn for prisstigningerne er søgt korrigeret for indholdet af biobrændstoffer i benzin og diesel i Tyskland i 2021, idet der ikke er udgifter til CO₂-kvoter for biobrændstoffer. Benzin forudsættes at være E10-benzin, der indeholder 9,8 pct. bioethanol og diesel forudsættes at indeholde 9 pct. biobrændstoffer.

har ikke nødvendigvis betydning for afvejningen mellem at tanke i Danmark eller i et andet europæisk land.

Når der skematisk korrigeres for ovenstående forhold, skønnes de tyske prisstigninger på benzin og diesel med stor usikkerhed at medføre en forøgelse af nettogrænshandelen med benzin og diesel i Danmark med i størrelsesordenen 130 mio. liter benzin og diesel. Det skønnes at resultere i en forøgelse af opgørelsen af de danske CO₂-udledninger med i størrelsesordenen 0,3 mio. ton.

Statens merprovenu som følge af skiftet i grænshandelen med benzin og diesel skønnes at udgøre knap 0,6 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd. Merprovenuet kan primært henføres til højere indtægter fra diesel- og CO₂-afgift, men også fra højere indtægter fra moms på benzin og diesel til personbiler mv.

Af tabel 1 fremgår skøn for effekterne i Danmark af indførelsen af det tyske CO₂-afgifts-system i 2021 som følge af ændringer grænshandelen med benzin og diesel. Effekterne er opgjort i mængder, CO₂-effekt og provenu og fordelt på hhv. erhvervsmæssig og privat kørsel. Det skal understreges, at skønnene er forbundet med meget betydelig usikkerhed.

Tabel 1. Skøn for effekt af tysk CO₂-kvotesystem for dansk grænshandel med benzin og diesel

	Benzin – privat kørsel	Diesel – privat kørsel	Diesel – erhverv	I alt
Øget salg i DK, mio. l	34	30	64	128
CO ₂ -effekt, mio. t	0,07	0,07	0,16	0,30
Provenu, mia. kr.	0,2	0,2	0,2	0,6

Kilde: Egne beregninger. Langt hovedparten af benzinkøretøjer, der krydser landegrænserne, vurderes at være privat kørsel. Som forsimpelende antagelse er det her langt til grund, at al grænshandel med benzin vedrører privat kørsel.

Afgifter og CO₂-kvoter er et delelement af den regulering, der påvirker forbrugerprisen på benzin eller diesel. Der er blandt andet betydelig variation i kravene til iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel til vejtransport. Den tyske regulering af biobrændstoffer i benzin og diesel blev ændret fra og med 2020 og forventes ikke umiddelbart ændret i de kommende år. Omvendt vil den danske regulering af VE-brændstoffer (CO₂-fortrængningskravet) gradvist blive indfaset frem til 2030.

Det bemærkes endvidere, at der er meget betydelig usikkerhed forbundet med vurderingen af effekten på grænshandelen. Et mere udførligt skøn vil blandt andet kræve indgående kendskab til lastbilernes tankningsmønstre. De tyske afgifter på diesel har været uændrede siden 2003, og de seneste større afgiftsændringer fandt sted i begyndelsen af 1990'erne. Effekten af det tyske CO₂-kvotesystem, herunder hvordan tankningsmønstrene bliver påvirket, er således forbundet med betydelig usikkerhed.